# Analýza súčasného stavu MAD v Šali

## (a príklady z iných miest)

Úvodné stretnutie pracovnej skupiny v gescii
Komisie územného plánovania, výstavby a dopravy

28.9.2016

Michael Angelov

# Uznesenie MsZ z 22.9.2016

Mestské zastupiteľstvo v Šali

**A.** **prerokovalo**

návrh na vytvorenie pracovnej skupiny, ktorá pripraví analýzu variantných riešení prevádzky Mestskej autobusovej dopravy v Šali,

**B.** **poveruje**

predsedu Komisie územného plánovania, výstavby a dopravy vytvorením pracovnej skupiny, ktorá na 8. zasadnutie Mestského zastupiteľstva pripraví analýzu variantných riešení prevádzky Mestskej autobusovej dopravy v Šali.

# Súťaž na dodávateľa MAD z 09.11.2015

- na 10 rokov (+ opcia na 5 rokov)
- nastavená podľa súčasného grafikonu, počet vozokilometrov bez zmeny (99 400 km ročne +/- 10% za celé obdobie)
- povinnosť v roku 2017 zaradiť do prepravy elektrobus (dĺžka >12m, kapacita >75 osôb)
- predpokladaná hodnota 960 710,40 EUR bez DPH (64 047,36 EUR bez DPH ročne)
- 1 záujemca, nepodarilo sa dohodnúť na cene, súťaž zrušená
- návrh podkladov nebol prerokovaný v žiadnej z Komisií MsZ a ani nebol predložený na rokovanie MsZ

# Súťaž na dodávateľa MHD z 29.08.2016

- na 10 rokov (+ opcia na 5 rokov)
- nastavená podľa súčasného grafikonu, počet vozokilometrov bez zmeny (99 400 km ročne +/- 10% za celé obdobie)
- povinnosť od 01.01.2017 zaradiť do prepravy elektrobus (dĺžka 12-13m, kapacita >70 osôb)
- + cca 30 ďalších parametrov elektrobusu
- predpokladaná hodnota 1 918 096,50 EUR bez DPH (127 873 EUR bez DPH ročne)
- 29.09.2016 otváranie obálok
- návrh podkladov nebol prerokovaný v žiadnej z Komisií MsZ a ani nebol predložený na rokovanie MsZ

# Súčasné náklady a obsadenosť

- 1 hlavná linka Veča, námestie ↔ Žel. st.
  - 1 kmeňový veľkokapacitný autobus
  - ráno 1 posilový autobus z Prímestskej autobusovej linky
  - cez deň až do večera premáva cca raz za hodinu
- Žel. st. ↔ Hetmín (3x denne)
- doplatok Mesta Šaľa v priemere 70 000 EUR / ročne
- veľmi dobrá obsadenosť ráno (70%)
- nízka obsadenosť veľkého autobusu počas dňa a večera (20-40%)
- veľmi nízka obsadenosť veľkého autobusu Hetmín (<10%)

# Analýza súčasného stavu MAD v Šali

V spolupráci s Ing. Michalom Klátikom

- Bratislavská integrovaná doprava, a.s
- 7 rokov na Oddelení dopravného inžinierstva Magistrátu mesta Bratislava
- Člen OZ Klub priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy
- Spoluautor optimalizácie MAD v Považskej Bystrici
- Bez nároku na honorár

# Nadväznosť na odchody vlakov (Veča → Žel. st.)

- Spolu odchod 61 vlakov
- 38 vlakov nemá prípoj MAD (62%)
- 17 vlakov nemá prípoj žiadny prípoj (27%)
- 6 spojov MAD sa prekrýva so spojmi Prímestskej autobusovej dopravy (PAD)
- iba 3 spoje obsluhujú Sídlisko Váh

- pozn.: prípoj = 3-15 minút čakania

# Nadväznosť na príchody vlakov (Žel. st. → Veča)

- Spolu príchod 61 vlakov
- 12 má prípoj MAD (20%), 80% vlakov MAD nemá prípoj
- 10 vlakov (16%) nemá žiadny prípoj

# Taktovanie železničnej dopravy

- vlaková doprava je počas dňa taktová, tzn. odchody v rovnakom intervale
  - do BA :14, :52
  - do NZ :07, :47
- MAD ani prímestské autobusy taktované nie sú – nepravidelné časy odchodov
- Ktorým autobusom musím ísť, aby som stihol vlak?

# Cieľ

- Nastaviť efektívny systém MAD v Šali
  - zvýšiť atraktivitu MAD pre obyvateľov
  - zlepšiť prípoje na vlaky (chýbajúce prípoje, duplicity s prímestskou dopravou)
  - zlepšiť obslužnosť zastávky Nemocnica (3 spoje za deň, posledný pred 9:00)
  - zlepšiť obslužnosť zastávky Sídlisko Váh (veľké sídlisko, 3 spoje za deň, posledný pred 9:00)
  - efektivizácia nákladov (“neprevážať vzduch”)
  - zlepšiť obslužnosť obytných štvrtí?
  - zlepšiť obslužnosť Zdravotného strediska v Dusle?
  - zlepšiť obslužnosť plavárne v Dusle?
  - ….

# Výhody taktovania dopravy

- Autobus premáva v pevne stanovených taktoch (napr. v špičke každých 30 minút, mimo špičku každú hodinu a pod.)
- Pravidelnosť, prehľadnosť cestovných poriadkov
- Lepšia zapamätateľnosť času odchodu autobusu z autobusovej zastávky
- Príklady taktovania MAD - Skalica, Lučenec, Považská Bystrica

# Skalica (14 963 obyv.)

- 1 hlavná okružná linka - jazdí každých 30 minút 360 dní v roku (!)
- prepraví 150 tisíc ľudí ročne, najazdí 190 tisíc km ročne
- ročný doplatok mesta 68 000 EUR
- zabezpečené 2 minibusmi Iveco Daily DCLI (kapacita 27+1 osôb), čiastočne nízkopodlažné
- (Cestovný poriadok)
- (Mapa)

# Lučenec (28 508 obyv.)

- neustále zvyšujúca sa strata do roku 2013, mesto si dalo vypracovať štúdiu
- od roku 2014 nové trasovanie, taktová doprava s veľkokapacitnými autobusmi, strata sa znižuje
- zvýšil sa počet cestujúcich o 12%, zlacnilo cestovné, tarifný systém - časový lístok
- 5 liniek, 1 hlavná linka každých 30 minút
- 2 sekundárna linka ráno každých 30 minút, potom raz za hodinu
- ráno po najfrekventovanejšej trase je obslužnosť Autobusovej stanice každých 15 minút

Ďakujem za pozornosť.